

Revue de presse du MEDEF IDF du mardi 5 septembre 2017

1	Plan vélo à Paris : la police s'inquiète des embouteillages	2
2	Contrats aidés, dotations, ecotaxe... la grogne monte dans les collectivités locales	4
3	L'apprentissage peine à se redresser	6
4	Jean-Marc Janailac : « Air France est sorti d'une situation de défiance »	7
5	Le départ de pilotes chez Air France déstabilise Hop!.....	10
6	La baisse des prix du carburant se confirme	11
7	Les géants de l'immobilier se mettent au «coworking».....	12
8	Premiers jours à Station F : dans les pas de Bitwage.....	14
9	Assurance-chômage: les syndicats prêts à en découdre.....	15
10	Loi travail : le bon accueil des patrons	17
11	Le juppéiste Maël de Calan candidat à la présidence des Républicains.....	17
12	Présidence LR - Maël de Calan : "Je suis candidat pour faire gagner la droite"	19
13	Les Grecs espèrent beaucoup de la visite de Macron	22
14	Face à la Corée du Nord, la cacophonie des grandes puissances	23

::: ILE-DE-FRANCE

LES ECHOS – 05/09/2017

Actus franciliennes

75 PARIS

NOUVEAU SIÈGE SOCIAL PARISIEN POUR BDO

BDO, réseau d'audit et de conseil, regroupe ses bureaux parisiens dans un nouveau siège social, au 43 - 47 avenue de la Grande Armée à Paris. Plus de 300 associés et collaborateurs sont réunis dans ces locaux refaits à neuf. Le groupe veut ainsi encourager les échanges au sein et entre les différents métiers : audit, conseil, expertise comptable, expertise sociale, fiscalité. Au total, BDO compte aujourd'hui plus de 1200 collaborateurs avec une présence dans plus de 40 bureaux en métropole et en outremer.

91 ESSONNE

SUIVRE LE SPI EN LIGNE AVEC LA CMA ESSONNE

La Chambre de métiers et de l'artisanat de l'Essonne a développé une version en ligne du SPI : stage de préparation à l'installation. Depuis son propre ordinateur, l'artisan porteur de projet effectue le SPI dans son intégralité sous un délai de 30 jours, après réception des identifiants. Une demi-journée de réunion collective clôt le stage pour la remise de l'attestation de formation permettant l'immatriculation de l'entrepreneur au Répertoire des Métiers. Plus d'informations sur : <https://www.cma-essonne.fr/>

92 HAUTS- DE-SEINE

RENDEZ-VOUS DE LA CRÉATION D'ENTREPRISE À BAGNEUX

La communauté d'agglomération Vallée Sud Grand Paris organise des réunions et des formations destinées aux créateurs d'entreprise. La prochaine, prévue jeudi 21 septembre, aura lieu de 9h30 à 11h30 à la Mission Locale Archimède de Bagneux. Elle portera sur la formalisation du projet, l'étude de marché, le statut juridique et fiscal, et le financement. L'inscription est impérative au 01 55 95 81 75 ou economie@valleesud.fr

93 SEINE- SAINT-DENIS

PETTIT-DÉJEUNER COMMENT DEVENIR UNE CRÉATRICE D'AVENIR ?

Mardi 19 septembre, à partir de 8h30, l'association ME 93 (Saint-Ouen) propose une réunion sur la participation à la 7ème édition du concours Créatrices d'avenir. L'objet est de présenter les modalités de candidature au concours, et de rencontrer Layla Zanifi, la lauréate du Trophée Quartier et Prix du Public de l'édition 2016 du concours. Elle témoignera de son expérience. La réunion est organisée en partenariat avec le réseau Initiative Île-de-France et le Conseil Régional. Inscription en ligne sur : <https://goo.gl/aB3qDy>

94 VAL- DE-MARNE

ATELIERS SUR L'INTELLIGENCE COLLECTIVE ET LA MICRO-ENTREPRISE

Les deux prochains ateliers proposés par la CCI du Val-de-Marne (Créteil) auront lieu jeudi 7 et vendredi 8 septembre. Le premier, gratuit, traitera de l'intelligence collective, outil de résolution de problématique. Le second (payant) présentera le régime de la micro-entreprise, le nouveau statut de l'auto-entrepreneur. Informations et inscription sur : <https://goo.gl/9qsqe4>

95 VAL- D'OISE

ATELIERS SUR LA CRÉATION D'ENTREPRISE ET LA STRATÉGIE DE COMMUNICATION

Les jeudi 7 et 28 septembre, de 14h à 17h, l'association Initiative 95 propose deux ateliers gratuits. Le premier, animé par deux bénévoles de l'association, traite de la stratégie de communication. La définir permet d'avoir une vision globale des actions à mener : presse, publicité, site internet, campagnes e-mailing, événements. Le second porte sur les fondamentaux de la création d'entreprise : la méthodologie, le parcours du créateur, les aides à la création et le rôle du réseau Initiative 95. Le nombre de places étant limité, l'inscription est obligatoire : accueil@initiative95.fr ou 01.30.31.96.66.

LE FIGARO – 05/09/2017

1 Plan vélo à Paris : la police s'inquiète des embouteillages



Confrontées aux bouchons, des brigades se sont équipées de motos et se préparent à intervenir en empruntant la Seine.

Après les berges rive droite, fermées il y a un an aux automobilistes, [Anne Hidalgo, la maire de Paris, poursuit sa croisade antivoitures en supprimant des voies de circulation remplacées par des pistes cyclable](#). Cette politique met les nerfs en vrille des usagers de la route pris dans des embouteillages croissants. C'est aussi un véritable casse-tête pour les policiers. Ces derniers ont dû cogiter de nouvelles procédures d'intervention pour se jouer des bouchons. Le service public ne doit pas, en effet, faillir.

Sept motos sont prêtes à s'élaner en cas de crise pour y conduire une première vague de policiers armés, rejoints, par la suite, par le reste des équipes plus lourdement armées et arrivant en fourgon blindé. Mais avant eux, d'autres hommes sont aussi appelés. Dès qu'un événement se produit, le plus proche commissariat, formé par la BRI, intervient en effet et prend les premières mesures qui faciliteront ensuite la tâche de l'antigang.

Tout ce dispositif destiné à déjouer les embouteillages n'empêche pourtant pas toujours les interventions acrobatiques. Le 9 janvier 2015, porte de Vincennes, les hommes de la BRI ont été contraints de finir à pied les deux cents mètres restants avant de pouvoir rejoindre [l'Hyper Cacher, dans lequel Amedy Coulibaly prenait en otage les clients du supermarché](#). Très lourdement équipés, les policiers avaient dû abandonner leurs fourgons sur un périphérique littéralement saturé. Avec tout de même les chauffeurs à l'intérieur...

Ces nouveaux aménagements de bus et de pistes cyclables créés sur des artères principales de la capitale dans le cadre du plan Vélo, inquiètent toutes les brigades d'intervention. «Pour arriver vite sur une crise, on fait des points de cisaillement, c'est-à-dire on dégage des couloirs de circulation pour les blindés et les secours», explique un fonctionnaire de la Préfecture de police. Souvent, les voies de bus font l'affaire. «Mais les livreurs et les VTC les utilisent de plus en plus, car le trafic est davantage saturé et c'est alors plus compliqué pour nous d'y recourir», poursuit le même interlocuteur. En prévision de véritables difficultés à circuler dans la capitale, les équipes de la BRI se sont préparées à intervenir par bateau en empruntant la Seine.

Pour éviter une dégradation de la circulation qui mettrait en péril l'action des forces de l'ordre et des secours, [le préfet de police, responsable de la sécurité dans la capitale, a tiré la sonnette d'alarme](#). Les futurs [aménagement de la rue de Rivoli](#), qui feront passer le trafic automobile sur une seule voie au lieu de trois pour créer des pistes cyclables, aggraveront les déplacements des véhicules d'urgence et de police, a ainsi mis en garde le préfet, Michel Delpuech, dès juillet. À la suite d'une réunion, la semaine dernière, la Mairie de Paris a indiqué qu'elle allait finalement revoir sa copie.

«On ne peut pas faire des aménagements sans tenir compte des impératifs de sécurité, surtout quand la menace terroriste pèse sur notre pays», s'agace néanmoins Frédéric Lagache, secrétaire général adjoint du syndicat de police Alliance. D'autant qu'une autre catégorie de policiers - les gardiens de la paix - essuie directement les plâtres de la politique d'Anne Hidalgo. Depuis la fermeture de la voie rive droite aux voitures, quinze gardiens de la paix sont désormais mobilisés chaque jour pour tenter de limiter, quai haut, les embouteillages provoqués par cette mesure. «Ils en ont assez de faire de la circulation. Ils n'ont pas fait ce métier pour fluidifier le trafic», s'indigne Loïc Lecouplier, responsable à Paris du même syndicat.

Quant aux services de secours, la région, qui les avait interrogés pour une étude, avait noté qu'ils rencontraient aussi des difficultés. À cause de routes encombrées, ils arrivaient désormais une minute plus tard. Une minute précieuse, car celle-ci équivaut à une perte de 10 % de chances de sauver une personne victime d'un arrêt cardiaque. Pour autant, le personnel soignant affirme mener sa mission comme avant. «Les embouteillages et Paris, c'est une très, très longue histoire», lance ainsi stoïque Patrick Pelloux, président de l'Amuf (Association des médecins urgentistes de France), en remontant très loin dans le temps, jusqu'à l'époque d'Henri IV. La paralysie des rues, alors encombrées de charrettes, était telle qu'elle avait, en effet, permis à

Ravaillac de monter dans la voiture royale et d'occire le roi rue de la Ferronnerie (1er). Depuis, la situation ne s'est guère améliorée.

[Angélique Négroni](#)

∴ ECONOMIE

LA TRIBUNE – 05/09/2017

2 Contrats aidés, dotations, ecotaxe... la grogne monte dans les collectivités locales



Les régions Ile-de-France, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Grand Est demandent le rétablissement d'une sorte d'écotaxe régionale...

Plus généralement, l'ensemble des collectivités locales s'inquiètent pour leurs ressources financières

Les régions veulent rétablir une sorte d'écotaxe, départements et communes s'élèvent contre la baisse des contrats aidés en pleine rentrée scolaires... Toutes les collectivités locales protestent aussi contre les mesures d'économies qui leur sont demandées.

Ça grogne du côté des élus locaux en cette rentrée. Et pas seulement sur la question de la diminution drastique des contrats aidés qui a semé une certaine pagaille dans plusieurs communes en cette période de rentrée scolaire. Ce qui inquiète surtout les collectivités locales, à tous les échelons, c'est la volonté d'Emmanuel Macron de leur faire réaliser 13 milliards d'économies sur la durée du quinquennat, au titre de leur participation aux 60 milliards d'euros de baisse des dépenses publiques annoncées. Philippe Richert, président (LR) de Régions de France et de la région Grand Est est immédiatement monté au créneau : *"Entre 2015 et 2017, sur les 50 milliards d'euros d'économies prévues par Manuel Valls, les collectivités devaient en faire 11, la Sécu 18 et l'Etat 21. Résultat, Les collectivités en ont fait 10, la Sécu 13 et l'Etat...3! In fine, on a l'impression que ce sont toujours les collectivités qui font la plus grosse part du boulot et pas l'Etat »*.

Dans ce contexte, la volonté répétée de supprimer la taxe d'habitation sur trois ans pour 80% des Français passe très mal, en privant les collectivités de près de 10 milliards d'euros de ressources autonomes. Et ce n'est pas la promesse gouvernementale de compenser à l'euro près les pertes pour les collectivités qui rassure les élus.

13 milliards d'euros d'économies demandés qui passent mal

"A la fin en tout cas plus de 60 à 65% de nos budgets dépendront des dotations", a regretté François Baroin, président (LR) de l'association des maires de France et sénateur-maire de Troyes qui "ne fait pas confiance, non pas à ce gouvernement" mais "à l'Etat pour sa capacité à rembourser la suppression d'un impôt". En fait, les collectivités ne veulent pas se mettre dans une situation de tutelle de facto vis-à-vis de l'Etat.

C'est même l'inverse, elles préféreraient toutes disposer d'une recette plus dynamique à l'instar des régions qui ont obtenu du gouvernement Valls, et après d'âpres débats, de bénéficier chaque année d'un montant défini du produit global de la TVA à compter de 2018. Mais, justement la mise en place concrète de ce mécanisme inquiète Philippe Richert. « *En 2017, pour financer les nouvelles compétences des régions nous avons obtenu la constitution d'un fonds de 450 millions d'euros et il était inscrit dans la loi de finances 2017 que nous disposerions d'une fraction de la TVA à compter de 2018. Mais nous ne connaissons pas encore les modalités prévues par la loi de finances 2018 qui doit être présentée à la fin du mois* »... D'où une certaine inquiétude sur les montants qui vont être finalement dévolus aux régions. Sujet qui sera abordé lors du Congrès des Régions de France à Orléans les 27 et 28 septembre où se rendra le Premier ministre Edouard Philippe.

Autre thème de préoccupation pour les régions : le gigantesque plan de formation, notamment à destination des chômeurs, d'un montant de 10 milliards d'euros, prévu par le candidat Macron et qui va être concrétisé en 2018 par le gouvernement. Or, « *Il ne peut pas y avoir deux plans* » tonne Philippe Richert qui ajoute que « *le gouvernement ne peut agir comme si les collectivités locales n'existaient pas* ».

De fait, les régions partagent avec Pôle Emploi, la gestion du plan « *5500.000 chômeurs formés* » lancé en 2016 par François Hollande et doté d'une enveloppe d'un milliard d'euros. Pour les Régions de France, il est inconcevable que deux plans coexistent. Les Régions, en charge de la formation professionnelle, réclament donc de piloter un seul et unique grand plan de formation... et les financements qui vont avec. A cet égard, Région de France réclame, une fois de plus, une clarification du rôle de Pôle emploi pour éviter une concurrence entre les politiques menées par les régions et celles assurées par l'agence nationale...

Vers un retour d'une ecotaxe régionale?

Enfin, les Régions de France veulent remettre sur la table la très sensible question de l'écotaxe, ou du moins, d'une taxe sur les transports. On se souvient que l'écotaxe avait été décidée sous Nicolas Sarkozy en 2009 avant d'être abandonnée sous François Hollande en 2014, notamment sous la pression des « bonnets rouges breton ».

Philippe Richert, souhaite « *taxer les gros poids-lourds de 35 tonnes qui font du transit en Alsace* » pour éviter une taxe similaire en Allemagne « *et ne ramènent que des embouteillages, de la pollution et des dégradations routières* ». Christian Estrosi, en Provence-Alpes-Côte d'Azur, est du même avis et l'Île-de-France a relancé le sujet en adoptant un « plan régional de la qualité de l'air », incluant le principe d'une écotaxe régionale. Sujet très sensible que surveillent de très près les sociétés de transports routiers...

Mobilisation contre la baisse brutale des contrats aidés

Reste donc les contrats aidés, autre pomme de discorde entre le gouvernement et les collectivités. Toutes les associations d'élus de collectivités locales protestent depuis plusieurs jours contre la diminution décidée au cœur de l'été de ce dispositif financé par l'Etat qui permet l'embauche de personnes éloignées de l'emploi. L'Assemblée des départements de France évoque ainsi « *une réforme brutale et sans concertation qui multiplie les difficultés dans les collèges gérés par les départements* ».

Quant au bloc communal, il a décidé de faire front commun : toutes les associations d'élus communaux tiendront mercredi 6 septembre une conférence de presse commune pour souligner les problèmes posés. Du côté du gouvernement, qui prévoit une enveloppe de 310.000 contrats aidés en 2017 contre 459.000 signés en 2016 et une nouvelle baisse en 2018, ces contrats « *subventionnés par l'Etat* » sont « *précaires, souvent à temps partiel* » et ne peuvent être « *l'instrument majeur de la politique de l'emploi* ».

Pour autant, face à la fronde des élus, dans un communiqué commun, La ministre du Travail, Muriel Penicaud, celui de l'Education Nationale, Jean-Michel Blanquer et celui de la Cohésion des territoires, Jacques Mézard, ont mis un peu d'eau dans leur vin en décidant que les contrats aidés pour la fin 2017 seront prioritairement affectés à quatre secteurs, dont celui de l'Education nationale qui pourra compter sur 50.000 contrats.

Mais ce que veulent surtout les associations d'élus, c'est davantage de concertation avec l'Etat. Elles réclament donc d'être consultées sur un nouveau dispositif d'insertion.

[Jean-Christophe Chanut](#)

LES ECHOS – 05/09/2017

3 L'apprentissage peine à se redresser



La réforme de l'apprentissage sera un des prochains chantiers de Muriel Pénicaud. Il y a matière : en 2016, le nombre de contrats d'apprentissage a progressé de 1,9% mais reste loin du pic de 2012 dans le privé.

Ce lundi était aussi le jour de la rentrée scolaire pour les apprentis. Pour marquer le coup, la ministre du Travail, Muriel Pénicaud, a fait le déplacement à Albi où elle a visité un centre de formation dans le secteur de l'automobile. Une façon, alors que [la réforme du Code du travail](#) n'est pas encore bouclée, de se projeter déjà sur la suite, et une suite nettement plus consensuelle.

La réforme de l'apprentissage, « véritable ascenseur social et tremplin formidable pour les carrières professionnelles », est en effet [l'un des trois dossiers](#) que l'ancienne DRH de Danone s'appête à ouvrir, avec [celui de l'assurance-chômage](#) et celui de la formation professionnelle des salariés et des chômeurs.

Progression de 1,9%

Sur ce front, les nouvelles sont meilleures que sur celui du chômage. Le bilan 2016 publié ce lundi par la Direction de la recherche du ministère du travail (Dares) le montre. Le nombre d'entrées en apprentissage a progressé de 1,9% l'an dernier pour atteindre 288.700. Mais la situation est loin d'être florissante. Si la hausse du nombre d'apprentis dans le public a été exceptionnelle (+64,7%), c'est parce qu'il est historiquement très bas : en 2016, la Dares a décompté seulement 13.400 nouveaux contrats.

Après une quasi-stagnation en 2015, le secteur privé a progressé, lui, de 1,2%. C'est un signal positif, après la chute de plus de 11% en 2013 et 2014 et la quasi-stagnation de 2015. Mais cette amélioration est loin d'avoir permis d'effacer le grave trou d'air qu'a connu l'apprentissage au début du quinquennat Hollande. Le nombre de nouveaux embauchés en apprentissage a atteint 275.258 dans le privé en 2016, soit peu ou prou le même niveau que 10 ans avant et 30.000 de moins que le record de 2012.

Insertion professionnelle

Un examen plus qualitatif des nouveaux contrats d'apprentissage montre l'existence d'autres zones d'ombre problématiques car la reprise de la progression de l'apprentissage en 2016 s'explique par le succès croissant des formations en alternance post-bac. Cette tendance, qui accompagne le développement de l'apprentissage dans les entreprises de plus de 50 salariés, n'est pas en soi problématique, mais elle est venue masquer un phénomène, lui, inquiétant pour ce qui est de la fonction d'insertion professionnelle de cette forme de formation en alternance pour les jeunes en difficulté : la baisse importante des entrées en apprentissage en dessous du bac, enclenchée avant 2013, s'est poursuivie.

Les préparations de diplômes de niveau IV (Bac pro) sont revenues de près de 75.000 en 2010 à 57.387, et celles de diplômes de niveau V (CAP et BEP) sont passées de 173.555 en 2008 à 120.832 en 2016.

Un « problème d'image »

S'ajoute à ces évolutions structurelles le « *problème d'image* » récurrent de l'apprentissage que Muriel Pénicaud a encore souligné ces derniers jours... Et qu'a illustré la récente gaffe du [PDG](#) de Veolia. Venu sur France Inter vanter les mérites de ce type de formations, Antoine Frérot a expliqué mercredi dernier que ses deux aînés n'avaient pas choisi cette voie parce qu'ils étaient « *brillants* ». Il s'en est ensuite excusé.

Leila de COMARMOND

ENTREPRISES

LES ECHOS – 05/09/2017

4 Jean-Marc Janailac : « Air France est sorti d'une situation de défiance »



L'entrée de Delta et China Eastern au capital ouvre un nouveau chapitre de l'histoire d'Air France-KLM. Air France reste pénalisé par les charges françaises, selon le PDG du groupe Jean-Marc Janailac.

L'AG des actionnaires a validé ce lundi l'entrée de Delta et de China Eastern au capital d'Air France-KLM. Quel est l'enjeu pour le groupe ?

Cette opération découle d'une démarche pragmatique. Nous voulons renforcer nos alliances, car elles sont le moyen le plus fort d'accroître notre activité sur le long-courrier. Nous avons une coentreprise sur le marché nord-Atlantique, qui fait 12 milliards de dollars de [chiffre d'affaires](#) et qui est l'activité la plus rentable au sein d'Air France-KLM. Mais cette coentreprise arrive à échéance dans deux ans et elle ne donne pas la pleine mesure de son efficacité, parce que Delta a une autre « [joint venture](#) » avec Virgin Atlantic, ce qui nous interdit de coordonner l'ensemble de nos vols sur l'Atlantique nord. Cela nous empêche également de proposer des contrats communs avec les entreprises en Grande-Bretagne, comme c'est le cas dans les autres pays. D'où l'idée de bâtir une nouvelle coentreprise unique, pour une durée de quinze ans, qui regroupera l'ensemble des vols au départ de Paris-CDG, Amsterdam et Londres Heathrow vers l'Amérique du Nord, et qui

nous placera en position de numéro un ou deux sur trois des quatre principaux aéroports européens.

Comment se répartiront les rôles au sein de cette nouvelle coentreprise transatlantique ?

L'activité de la nouvelle coentreprise sera opérée à 40 % par Air France-KLM, 40 % pour Delta, 20 % pour Virgin et pourra associer des partenaires comme Alitalia et Aeroméxico. Le renforcement de nos alliances s'accompagne également d'une prise de participation de 31 % dans Virgin, ce qui permettra d'avoir la majorité avec Delta (qui en détient déjà 49 %).

Pourquoi avoir annoncé simultanément un accord semblable avec China Eastern ?

Nous avons souhaité que le renforcement de notre alliance avec Delta et la prise de participation de 10 % au capital d'Air France-KLM s'accompagnent d'un renforcement équivalent de nos liens avec China Eastern, la compagnie de Shanghai, qui devient notre principal partenaire sur le marché asiatique.

Les prises de participation étaient-elles nécessaires ?

Cette opération est avant tout stratégique : il s'agit de construire une alliance très forte et équilibrée au niveau mondial, avec Delta leader sur les Amériques, Air France-KLM sur l'Europe et l'Afrique et China Eastern sur l'Asie. Mais nous faisons d'une pierre deux coups, en renforçant notre situation financière : avec les 750 millions d'euros apportés par Delta et China Eastern, moins les 250 millions investis dans Virgin, cela nous laisse 500 millions d'euros pour poursuivre notre désendettement.

Que répondez-vous à ceux qui craignent une perte d'indépendance d'Air France-KLM ?

Ces craintes sont totalement injustifiées. La seule menace réelle aurait été l'immobilisme et le refus de nouer des liens capitalistiques et commerciaux dans un secteur très mondialisé et concurrentiel. Delta et China Eastern n'auront chacune que 10 % du capital et un seul siège au [conseil d'administration](#). Même avec le [droit de vote double](#) dont elles bénéficieront dans deux ans, chacune n'aura pas plus de 14 % des voix. Elles ne pourront pas agir de concert et elles ne pourront pas, non plus, augmenter leur participation avant cinq ans. Enfin, la réglementation européenne interdit à des non-Européens de contrôler une compagnie aérienne européenne. Il n'y a donc aucune atteinte à l'indépendance d'Air France-KLM.

Ne pouvait-on pas envisager une alliance européenne ?

Il n'y a pas de possibilité européenne. La tendance mondiale du transport aérien est de s'organiser autour des trois grandes alliances : Skyteam, Oneworld et Star Alliance. Or en Europe, nous avons déjà ce trio, avec Lufthansa, IAG et Air France-KLM. Un partenariat avec IAG ou Lufthansa serait donc non seulement contraire à la logique de ces alliances mondiales, mais aussi contraire aux règles de la concurrence.

Après la signature de l'accord Trust par les pilotes, le climat social vous paraît-il apaisé ?

Dans un secteur aussi mouvant que le transport aérien, il serait naïf et présomptueux de dire que le climat social est désormais totalement apaisé. Cependant, j'estime que nous sommes sortis d'une situation de défiance. Le renforcement de nos alliances y a contribué, en redonnant une forme de confiance dans la capacité du groupe à bouger et à s'inscrire dans une dynamique de croissance et de progrès. Toutefois, pour rétablir la confiance, nous devons continuer à faire ce que nous disons. A cet égard, je salue le travail conduit par Franck Ternier chez Air France et Peter Elbers chez KLM.

Certains vous reprochent d'avoir « acheté la paix sociale » en renonçant à certains efforts...

Nous avons tenu les objectifs annoncés en novembre dernier. [Le lancement de Joon](#) va nous permettre de générer un gain de productivité de 18 % sur le long-courrier et de 15 % sur le moyen-courrier. Nous n'avons certes pas fait exactement ce qui nous avons prévu, mais l'important est d'être parvenu à mettre en oeuvre notre projet, même si nous avons suivi d'autres voies pour y parvenir. C'est du pragmatisme. D'ailleurs beaucoup ne croyaient pas que nous parviendrions à lancer une nouvelle compagnie au sein du groupe Air France.

L'écart de coûts entre Air France et ses concurrents ne reste-t-il pas trop important ?

L'écart de coût avec nos principaux concurrents demeure, mais il ne s'accroît plus et il a même commencé à se réduire. Car nous avons réduit nos coûts et nous allons continuer à le faire, au rythme de 1,5 % par an jusqu'en 2020. Il est vrai que nous avons été aidés en cela par un environnement extérieur favorable, avec la hausse de la demande et le prix bas du pétrole. Cela nous a permis d'enclencher un cercle vertueux, en renouant avec une croissance rentable, sans laquelle nous n'aurions pas pu réduire les coûts d'Air France. Le lancement de Joon va encore amplifier cette dynamique de croissance. Cependant, il est clair qu'Air France reste pénalisée par le niveau de taxation et de charges sociales en France. C'est la raison pour laquelle nous attendons beaucoup de l'initiative de la ministre des Transports de réunir prochainement des Assises du transport aérien, afin de mettre sur la table l'ensemble des problèmes du secteur.

Quelles mesures attendez-vous des pouvoirs publics pour améliorer la compétitivité d'Air France ?

Il est encore trop tôt pour en parler, mais nous sommes favorables à tout ce qui peut nous permettre de lutter à armes égales avec nos concurrents. Ce n'est pas le cas aujourd'hui. Le transport aérien en France est non seulement plus taxé qu'ailleurs, mais nous devons également supporter un niveau de cotisations patronales plus important, dont le montant n'est pas plafonné, contrairement aux pays voisins. Entre Air France et KLM, le différentiel de charges et de taxes représente plusieurs centaines de millions d'euros par an. Et si l'on compare le coût total d'un pilote pour la compagnie, pour un salaire net de 100, le coût s'élève à 274 en France, 210 en Allemagne et 106 à Dubaï.

Pouvez-vous donner plus de détails sur la nouvelle compagnie à coûts réduits Joon et ses objectifs financiers ?

Franck Ternier dévoilera les détails le 25 septembre prochain, lors du Salon du tourisme de Paris. Ce sera également le début de la commercialisation des vols moyen-courriers. En revanche, pour les nouveaux vols long-courriers, il faudra attendre le premier trimestre 2018. Nous n'avons pas encore entièrement arrêté le choix des nouvelles destinations long-courriers. Concernant les objectifs financiers, nous ne communiquerons pas de chiffre d'affaire ni de résultats, car les résultats de Joon seront intégrés à ceux d'Air France. Il faut en effet considérer cette nouvelle compagnie comme faisant partie d'un tout. L'objectif économique de Joon est de réduire les pertes des lignes moyen-courriers d'alimentation du hub de Roissy-CDG ainsi que le nombre de lignes long-courriers déficitaires et de relancer la croissance du long-courrier du groupe Air France. Si nous y parvenons, nous aurons atteint nos objectifs.

Comment comptez-vous remédier aux difficultés actuelles de la compagnie régionale Hop ! ?

Les liaisons domestiques sont une activité stratégique pour Air France. Le lancement de la marque Hop ! Air France a donné des résultats très positifs. La fusion des trois compagnies aériennes [Brit'Air, Régional et Airlinair, Ndlr] au sein de la compagnie Hop ! a soulevé des difficultés opérationnelles. Mais les choses avancent. Un accord a été trouvé avec les représentants des personnels au sol et des personnels de cabines et les négociations se poursuivent avec les pilotes. Quant à la question de la mobilité des pilotes de Hop ! vers Air France, c'est une demande légitime et qui doit être entendue. Un accord passé en 2014 stipule qu'un tiers des embauches de

pilotes d'Air France seront réservés aux pilotes de Hop !. Il faut organiser ces départs de façon à ce qu'ils ne perturbent pas le bon fonctionnement de Hop !.

Hop ! aura-t-il les moyens financiers de renouveler et d'optimiser sa flotte disparate ?

La diversité actuelle de la flotte est une conséquence de la fusion des trois compagnies régionales. On ne peut pas résoudre cela d'un coup d'un seul. Le renouvellement de la flotte de Hop ! se fera en fonction des résultats et des perspectives de croissance et de rentabilité.

Quelles sont les possibilités de développement de la filiale low cost Transavia ?

Les résultats de Transavia seront présentés dans quelques semaines, mais l'augmentation du remplissage et du prix moyen du billet montrent que cette activité low cost a un fort potentiel de développement, notamment en France. L'objectif fixé pour Transavia France est de passer de 29 à 40 appareils d'ici à 2020, mais si cette tendance se poursuit, il n'y a pas de raison de se limiter à 40 appareils. Transavia pourrait notamment nous permettre de reprendre des parts de marché aux compagnies low cost au départ des grands aéroports régionaux, notamment vers l'Europe. Le groupe est prêt à accompagner cette croissance, en procédant si besoin à une augmentation de capital qui serait effectuée en interne.

Air France-KLM est-il tenté par tout ou partie d'Air Berlin ou Alitalia ?

Comme nous l'avons déjà affirmé, nous ne sommes pas candidat à la reprise de ces compagnies qui sont dans des situations compliquées de restructuration.

[Bruno Trevidic](#) et [David Barroux](#)

LE FIGARO – 05/09/2017

5 Le départ de pilotes chez Air France déstabilise Hop!



Une convention oblige la compagnie à recruter un tiers de ses pilotes en interne, dans sa filiale régionale Hop!.

Reprendre le chemin de la croissance ne va pas toujours de pair avec la paix sociale. Depuis plusieurs mois, Hop!, la filiale court-courrier du groupe Air France, née de la fusion de Regional, Air Linair et Brit Air, souffre de devoir fournir des pilotes à Air France, sa maison mère.

L'accord conclu entre Air France et Hop! prévoit qu'un tiers des embauches de pilotes chez Air France provienne du contingent de sa filiale Hop!. Or la stratégie de croissance mise en place par la direction du groupe a nécessité de recruter de nouveaux pilotes... Entre novembre et mars, Hop! a permis à 44 pilotes (sur 850) de rejoindre Air France. Et 140 autres attendent leur tour avec impatience.

Pour les pilotes de Hop!, arriver chez [Air France](#) est synonyme de nouveaux horizons: nouvelles lignes, nouvelles machines, nouvelles qualifications... En revanche, pour la filiale, ces mobilités posent de nombreux problèmes. D'abord parce que la charge de travail s'alourdit pour ceux qui restent. [Lors de la grève de juillet](#), les syndicats de pilotes ont souligné les sous-effectifs chroniques, les cas de burn-out.

Confrontée au départ de ses 44 pilotes, Hop! a dû affréter des appareils avec leur équipage auprès d'autres compagnies. Ce qui a pesé sur ses coûts. Environ cinq avions à temps plein ont ainsi été loués sur une flotte de 70 appareils. Et lorsque les vols sont affrétés, les personnels d'escale et au sol de Hop! voient leur activité diminuer. De quoi déstabiliser l'équilibre économique de la petite compagnie qui effectue en majorité des vols intérieurs au départ d'Orly.

Hop! dans le rouge

La situation est d'autant plus complexe que, ces derniers mois, la direction de Hop! [a dû négocier](#) en parallèle des accords collectifs avec ses trois catégories de personnel. La fusion des trois compagnies en une seule a conduit à mettre en place de nouvelles conventions collectives. Les hôtesses et stewards ont signé. Les personnels au sol également.

Mais les principaux syndicats de pilotes ont refusé de donner leur feu vert. Ils ont même déclenché à deux reprises des grèves, indiquant que la situation était «bloquée». Le SNPL, majoritaire chez Hop!, pointe le nombre de pilotes censés partir chez Air France après avoir réussi les tests d'entrée au sein de la compagnie tricolore. «Nous ne remettons pas en question le nombre de pilotes qui vont partir chez Air France, indique un cadre de la compagnie. En revanche, nous devons discuter du rythme de ces départs.» La filiale indique que lorsqu'un pilote de Hop! s'en va, quatre formations sur des appareils différents sont automatiquement programmées. La direction de Hop! souhaiterait que les partants rejoignent Air France en plus petits groupes.

Ces derniers jours, syndicats et direction se sont retrouvés pour sortir du conflit. Le porte-parole du SNPL de Hop!, Armand Simon, a estimé vendredi que le climat était «plus constructif». «La direction a fait une proposition d'accord qui n'est pas satisfaisante en l'état, elle doit nous faire une autre proposition.» Mais «l'état d'esprit est différent, plus apaisé», a-t-il déclaré vendredi dernier.

La compagnie Hop! qui était à l'équilibre en 2016 sera dans le rouge en 2017. Sa perte pourrait atteindre 50 millions d'euros, pour un chiffre d'affaires de 800 millions d'euros.

[Valérie Collet](#)

LE FIGARO – 05/09/2017

6 La baisse des prix du carburant se confirme



Super sans plomb et gazole continuent à reculer légèrement en cette période de rentrée. Une bonne nouvelle pour le consommateur à l'heure où le portefeuille a tendance à être sollicité.

En cette rentrée, les prix des carburants à la pompe confirment leur léger mouvement de repli. Selon les données transmises lundi par l'Union française des industries pétrolières (Ufip), le super sans plomb 95 s'est élevé en moyenne à 1,3388 euro le litre contre 1,3399 euro la semaine précédente. De son côté, le gazole a reculé à 1,1893 euro contre 1,1938 euro la semaine précédente. Ces mouvements ont été obtenus tandis que le baril de Brent à Londres a légèrement grimpé à 52,03 dollars contre 51,85 dollars quelques jours plus tôt. En revanche, le Brent a baissé en euros, de l'ordre de 33 centimes par baril.

Il est évidemment trop tôt pour dire si cette légère baisse des prix des carburants va se pérenniser. En attendant, c'est toujours cela de pris pour le consommateur en cette période de rentrée, dans un contexte d'augmentation des achats. Quoi qu'il en soit, depuis le début de l'année, le baril confirme qu'il est désormais solidement installé au-dessus de la barre des 50 dollars.

L'ouragan Harvey pénalise le fonctionnement des raffineries

Dans l'actualité pétrolière, dans sa communication hebdomadaire, l'Ufip insiste sur [l'augmentation des prix des carburants aux États-Unis dans le sillage de la tempête Harvey](#). Un focus est mis également sur les pluies qui ont provoqué l'arrêt de raffineries et de pipelines transportant des produits raffinés depuis le Texas vers le nord et l'est du pays. C'est ainsi que des cargos de produits raffinés ont été envoyés d'Europe vers les États-Unis. Sur le plan statistique, le Baltic Clean Tanker Index (BCTI), moyenne des prix pratiqués sur six routes de produits pétroliers raffinés (essence, gaz liquéfié, fioul de chauffage, etc.), a clôturé à 737 points en fin de semaine dernière, à son plus haut depuis cinq mois, contre 521 points sept jours auparavant.

S'agissant de l'Hexagone, l'Ufip note qu'après une croissance de 10,9 % en juillet, [le marché automobile français a à nouveau progressé au mois d'août de 9,42%](#) par rapport à la même période de 2016, confortant la croissance observée depuis le début de l'année, selon des statistiques publiées en fin de semaine dernière.

[Frédéric de Monicault](#)

L'OPINION – 05/09/2017

7 Les géants de l'immobilier se mettent au «coworking»



[Bouygues Immobilier s'associe à AccorHotels pour stimuler son offre de «bureaux partagés» alors que la Foncière des Régions s'apprête à commercialiser sa propre offre](#)

La demande de bureaux dans un espace coworking s'est élevée l'an dernier à près de 10 % de la demande placée en Ile-de-France. Un phénomène croissant, qui gagne les grands groupes immobiliers et les foncières, qui l'adaptent à leur propre organisation.

[L'émergence du coworking](#) et son implantation dans le paysage immobilier français ne sont plus à démontrer. Nés en 2005 à San Francisco, arrivés dans l'Hexagone il y a dix ans (d'abord à Marseille, avant de gagner Paris), les « bureaux partagés » [rencontrent un succès croissant](#) : cette année, en Ile-de-France, ils ont représenté près de 10 % de la demande placée. Une vraie lame

de fond, la question pour les professionnels n'étant pas de savoir si ce mouvement va s'amplifier mais plutôt quel pourcentage de la demande placée il atteindra en vitesse de croisière.

Longtemps dominé par des acteurs spécialisés (We Work, Spaces...), ce marché est désormais jugé suffisamment mature pour que les grands noms de l'immobilier s'y lancent à leur tour. Cela fait trois ans que Bouygues Immobilier a franchi le pas, mais il a décidé d'accélérer, récemment. Créée fin 2014, sa société dédiée, Nextdoor, exploite aujourd'hui 8 sites sur 40 000 m² en Ile-de-France et à Lyon, avec un taux d'occupation moyen supérieur à 80 %. « Le coworking est un métier à faible intensité capitalistique, mais il faut une marque forte pour pouvoir s'imposer dans un domaine très concurrentiel, commente François Bertière, PDG de Bouygues Immobilier. Le nombre d'espaces de coworking a été multiplié par 25 en France entre 2010 et 2016. Il faut pouvoir sécuriser rapidement les meilleurs emplacements, et atteindre une taille critique face à l'arrivée de concurrents internationaux ».

C'est tout l'enjeu de l'association annoncée cet été avec AccorHotels. Les deux groupes ont créé une société à 50-50 pour accélérer le développement de Nextdoor en France et en Europe. Bouygues Immobilier apporte son savoir-faire dans la sélection des sites, la négociation immobilière et les travaux d'aménagement ; le groupe de Sébastien Bazin son expertise dans la relation-clients, les services hôteliers et les systèmes de réservation. Ambition affichée : créer 80 espaces de coworking d'ici à 2022, au rythme de 10 à 15 ouvertures annuelles à partir de 2018. Et « devenir le leader européen du marché », promet François Bertière.

Bureau flexible. À côté des promoteurs, les foncières tentent elles aussi l'aventure à l'image de Foncière des Régions qui ouvrira sa première offre de bureau flexible mi-octobre, à Marseille, puis deux autres dans les semaines suivantes à Paris. Particularité de la démarche, « notre offre coworking sera proposée au sein des immeubles que nous possédons déjà, explique Olivier Esteve, directeur délégué de Foncière des Régions. Aux côtés de nos bureaux loués classiquement, il y aura des étages ou une partie d'un étage dédié au coworking ». Espaces modulables, location pour un mois, possibilité d'avoir une salle réservée avec quatre ou six postes, par exemple... l'offre sera du même standard que des entreprises spécialisées, avec un accent mis sur les services annexes (espaces de catering, de relaxation, [organisation d'événements de networking](#)...).

Mais ce qui distingue vraiment la démarche Foncière des Régions, c'est sa philosophie commerciale : « Nos grands clients évoluent dans des environnements changeants, ont besoin de flexibilité et de renforcer la transversalité au sein de leurs équipes, poursuit Olivier Esteve. Ils sont donc désireux, outre des baux traditionnels, de pouvoir utiliser pour des projets ponctuels des espaces de coworking. Des lieux où ils peuvent sortir leurs équipes de leur lieu de travail habituel et les réunir dans un espace collaboratif ». Plutôt que de louer à l'année des mètres carrés qui ne sont utilisés qu'une fraction du temps, Foncière des Régions leur proposera donc un service en plus, modulable, ce qui renforcera son cœur de marché.

Etape ultime de ce phénomène : les groupes immobiliers se lancent eux-mêmes dans le coworking, pour leurs propres équipes, à l'image de Nexity dont la nouvelle secrétaire générale, Véronique Bedague, bouscule l'organisation des bureaux, au siège parisien, pour faire émerger cette nouvelle créativité. « L'idée est partie du fait que nous avons trois gros projets immobiliers qui s'annoncent pour lesquels il fallait trouver un espace, un lieu favorisant les réunions de personnes issues de services très différents, venant là pour apporter leur expertise et leurs idées, en cassant les codes hiérarchiques », explique-t-elle.

Ces contingences physiques ont été déclinées en projet, aboutissant à la création de « la fabrique by Nexity ». Un lieu dédié où règne un esprit « lean management », une démarche entièrement centrée sur les services à apporter aux clients, qui impose la transversalité entre les équipes - stimulée par un « facilitateur », remplissant le rôle d'animateur des réunions - réunies dans des espaces de coworking pour stimuler ce travail collectif. Et l'ancienne secrétaire générale de la Mairie de Paris, à qui les éboueurs avaient coutume de dire « un escalier se balaie toujours par le haut » envisage de donner l'exemple, avec le comité exécutif de Nexity en imaginant - pourquoi pas - de décroquer leurs propres bureaux de direction.

LES ECHOS – 05/09/2017

8 Premiers jours à Station F : dans les pas de Bitwage



La start-up fondée par deux Américains intègre le programme de Numa destiné aux entrepreneurs étrangers. La plateforme permet de verser des salaires en bitcoins, notamment pour les indépendants.

« Pour être honnête, je n'avais pas du tout entendu parler de [Station F](#) avant d'y arriver », s'amuse **Jonathan Chester, cofondateur de la fintech Bitwage**. Au deuxième étage de l'incubateur, dans les locaux du **Numa Scale Hub**, cet Américain d'une trentaine d'années a réalisé depuis la chance qui lui est offerte : « *J'ai très vite compris que c'était une super opportunité.* »

Chez Jonathan Chester, tout est question d'adaptation. En 2014, alors salarié d'**Oracle**, cet « *obsédé du bitcoin* » rencontre un autre fanatique, John Lindsay, et tous deux décident de lancer une **plate-forme de paiements de salaires en monnaie cryptographique**. Les cofondateurs se rendent très vite compte qu'ils répondent à un besoin précis : « *La plupart des utilisateurs souhaitaient recevoir 10 %, 15 % de leur salaire en bitcoin, mais d'autres demandaient l'intégralité. C'étaient des indépendants qui voyageaient constamment et qui ne voulaient pas perdre 30 % de leur salaire en changeant de devise.* »

Bitwage, lauréat du French Tech Ticket 2016

En février 2015, Bitwage devient ainsi un **service de paiements de salaires pour indépendants en bitcoin**, dont les transactions sont **sécurisées par la blockchain**. La start-up se développe d'année en année, intégrant au passage l'[incubateur américain Plug and Play](#) puis l'**Orange Fab Accelerator**, le programme de l'opérateur éponyme à San Francisco. Elle lève plus de **860.000 dollars en love money** - dont 750.000 dollars en novembre 2015 -, avant d'ajouter une autre corde à son arc. « *Beaucoup de nos utilisateurs sont des développeurs très qualifiés mais aussi des entreprises qui recherchent ce genre de compétences*, explique l'entrepreneur. *Nous faisons donc l'intermédiaire entre les deux grâce à un service de recrutement.* »

C'est à ce moment-là que l'équipe de Bitwage commence à s'intéresser à la France et au [French Tech Ticket](#), l'initiative de la French Tech pour attirer les talents étrangers. « *Nous avons pris conscience des connections économiques qui existent entre l'Afrique francophone et la France lors d'un séjour à Paris*, se rappelle Jonathan Chester. *C'est pour nous une véritable opportunité : nous voulons créer un pont entre les nombreux travailleurs indépendants de ces pays d'Afrique et les entreprises françaises. Nous avons donc postulé au French Tech Ticket.* » Pari gagnant : l'entrepreneur fait partie des 70 lauréats de la promotion 2017.

« *Il est certain que la France est devenue un pôle très attractif pour les start-up* », avance **Tristan Lebleu**, « **program manager** » - responsable des opérations, NDLR - du Numa Scale Hub. Avec ses **14.000 utilisateurs** et ses **24 millions de dollars de transactions réalisées sur sa plate-forme depuis ses débuts**, Bitwage fait désormais partie des huit jeunes pousses du programme

de Numa à Station F. Deux autres sont attendues pour partager les **40 postes situés au deuxième étage**. Numa les recrute via ses programmes internationaux, comme celui de [Mexico](#), mais aussi par le French Tech Ticket. « *Nous prenons des boîtes qui ont déjà réalisé un premier tour de financement, qui sont déjà implantées dans leur pays d'origine et qui souhaitent ouvrir un deuxième ou un troisième bureau à l'international* », présente Tristan Lebleu.

Bitwage prépare une série A de plusieurs millions d'euros

A Station F, Jonathan Chester bénéficie surtout du gigantesque carnet d'adresses de Numa et d'une **aide administrative**, comme des rendez-vous avec des avocats ou des experts-comptable (« *Ils nous ont aidé à créer la filiale, vous ne savez pas à quel point c'est dur de traiter avec l'administration si vous ne parlez pas français* »). Il est le seul des six collaborateurs de Bitwage à travailler à Paris, et se donne jusqu'à janvier - date à laquelle expire le French Tech Ticket - pour trouver un chargé du développement commercial en France.

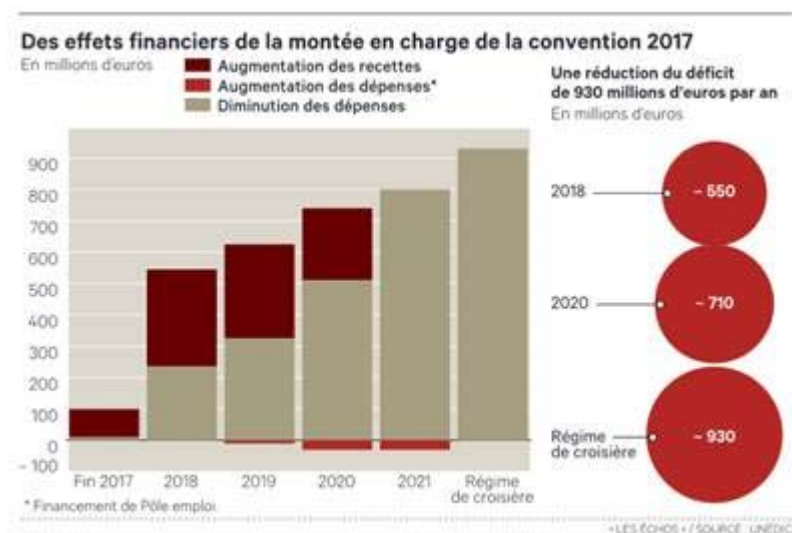
En attendant, le startuppeur entend bien profiter de Station F, qu'il apprécie pour « *l'énergie vraiment cool qui s'y dégage* » mais qu'il considère encore « *en chantier* ». Parmi ses projets : la création d'un « *petit écosystème de la blockchain interne à Station F* » et le développement du marché francophone, en plus du **Brésil**, des **Philippines** et des **États-Unis** où Bitwage est déjà présent. Pour cela, la start-up prépare une **série A de plusieurs millions d'euros** et prévoit de s'adresser à des investisseurs américains et... français.

Basile Dekonink

::: SOCIAL

LES ECHOS – 05/09/2017

9 Assurance-chômage: les syndicats prêts à en découdre



Emmanuel Macron veut que l'Etat soit prenante à la gestion de l'Unedic. Les syndicats refusent de basculer vers un régime universel de solidarité.

Les [ordonnances réformant le Code du travail](#) à peine dévoilées, les syndicats fourbissent déjà leurs armes pour la prochaine grande concertation sociale avec le gouvernement, celle qui va porter sur l'assurance-chômage. « *Cela risque d'être encore plus dur* », a lâché jeudi Jean-Claude Mailly, le secrétaire général de FO, à l'issue de la réunion à Matignon. Emmanuel Macron veut en effet s'attaquer à l'un des prés-carrés historiques des partenaires sociaux.

Rappelées dans [son interview au « Point »](#), les grandes lignes n'ont pas varié par rapport au discours de campagne. L'Unedic ? « *Ce n'est plus un système assurantiel, ce qui justifiait qu'elle soit gérée uniquement par les partenaires sociaux* », a déclaré le chef de l'Etat. Etant donné sa dette - plus de 30 milliards d'euros - et son déficit annuel - de l'ordre de 4 milliards - l'Etat, par sa garantie financière, a de facto « *plus que son mot à dire* ».

Pour financer l'extension du régime aux indépendants et aux démissionnaires, et compenser [la suppression des cotisations chômage salariés, le projet prévoit une hausse de la CSG](#). Un système de bonus-malus censé freiner le [recours](#) aux contrats courts est également à l'étude ainsi qu'un renforcement du contrôle des chômeurs. « *Sortons de cette hypocrisie française vieille de plusieurs décennies ! Par cette réforme du financement de l'Unedic, l'Etat sera pleinement légitime à être présent autour de la table et prendra les décisions avec ses partenaires* », a-t-il poursuivi.

Un des pans du paritarisme remis en cause

Après avoir concédé une remise en cause de leur monopole de négociation, les syndicats s'approprient donc à parer une attaque sur le front de la gouvernance de l'assurance-chômage. Emmanuel Macron a certes adouci son propos (il parlait de nationalisation au début de la campagne), mais c'est bien une remise en cause d'un des pans du paritarisme qui se profile : patronat et syndicats arrêtent les règles de financement et d'indemnisation depuis... 1958 !

Sentant le vent du boulet venir, les trois organisations patronales et les cinq syndicats ont - fait assez rare pour être souligné- publié un communiqué commun fin juillet. Les syndicats sont d'autant plus déterminés à se défendre que c'est au travers de cette réforme, et celle de la formation professionnelle, qu'ils espèrent contrebalancer l'orientation très libérale donnée au Code du travail par les ordonnances.

Pour les indépendants et les démissionnaires

S'ils ne ferment pas la porte à l'Etat, les intéressés rappellent qu'ils connaissent très bien le marché du travail. Qu'ils savent prendre des décisions difficiles, à l'image des économies incluses dans la dernière convention. Et que sans la crise financière et toutes les dépenses dont l'Etat s'est déchargé, la dette ne serait pas ce qu'elle est.

L'ambition d'étendre la couverture aux indépendants ou aux démissionnaires ne rencontre pas non plus d'opposition de principe. « *Pourquoi pas, mais encore faut-il savoir qui paye* », demande Michel Beaugas (FO), soulevant la principale crainte des partenaires sociaux : avec [la bascule des cotisations vers la CSG](#), donc l'impôt, les ressources de l'Unedic - et donc les indemnités versées - seront tributaires des politiques de dépenses publiques.

Le régime actuel, assurantiel, pourrait basculer vers un régime universel de solidarité versant une indemnité forfaitaire, à même de favoriser les caisses complémentaires privées. « *Un revenu de remplacement doit être financé par une cotisation* », martèle Véronique Descq (CFDT).

Défendre la couverture chômage par les cotisations, c'est aussi le crédo de la CFE-CGC. « *Nous irons à la concertation avec un esprit pragmatique. Non pas confiants, mais sereins* », assure Jean-François Foucart, secrétaire national en charge de l'emploi et de la formation professionnelle. En rappelant toutefois que, contrairement au Code du travail, les changements de règles en matière d'indemnisation chômage ont un effet immédiat. Ce qui peut faire beaucoup de mécontents...

[Alain Ruello](#)

10 Loi travail : le bon accueil des patrons

Interrogés par « Les Echos », les patrons de PME comme de grands groupes sont globalement satisfaits de la réforme.

La contestation sur les ordonnances s'annonce très limitée mais l'opinion reste à convaincre.

La bataille de l'opinion n'est pas encore gagnée. Les derniers sondages sortis depuis la présentation des ordonnances sont pour le moins contrastés. D'après un sondage Harris Interactive pour RMC et Atlantico dévoilé vendredi dernier, une majorité des Français (58 %) se disent opposés aux ordonnances, contre 42 % qui y sont favorables, même si les mesures prises individuellement sont plutôt bien accueillies. Il n'empêche, le travail de « pédagogie » promis par l'exécutif devra encore produire ses effets. Une catégorie de Français se révèle toutefois bien satisfaite, celle des chefs d'entreprise. Interrogés par nos soins, plusieurs patrons d'entreprises de taille très différente et de tous secteurs d'activité jugent que la réforme va leur faciliter la vie. Pour les plus grandes, c'est la fusion des instances du personnel qui semble la mesure la plus plébiscitée. Pour les plus petites, c'est davantage le plafonnement des dommages et intérêts aux prud'hommes. Plusieurs soulignent aussi l'intérêt du télétravail, auquel le texte donne désormais un véritable cadre juridique.

Côté gouvernement, on est déjà dans l'après-Code du travail. L'encre des ordonnances est à peine sèche que la ministre du Travail, Muriel Pénicaud, a enchaîné ce lundi un déplacement sur l'apprentissage. Une manière pour le gouvernement de montrer que la réforme du Code du travail n'est qu'une étape dans la « transformation » plus globale du marché du travail français voulue par Emmanuel Macron. Les partenaires sociaux se réunissent quant à eux mardi à l'Unédic, où ils ne manqueront pas d'évoquer la réforme de l'assurance-chômage promise par le chef de l'Etat également (lire ci-contre).

Pour le Premier ministre, le dossier ordonnances est clos. Il l'a d'ailleurs rappelé jeudi dernier : d'ici à la présentation en Conseil des ministres, le 22 septembre, le texte n'est pas censé évoluer, ou alors à la marge. Les consultations des différents organes paritaires (Haut Conseil au dialogue social, Observatoire paritaire de la négociation collective...) ne seront donc que purement formelles. Quant à la contestation qui se prépare dans la rue le 12 septembre à l'appel de la CGT, puis le 23 septembre sous les couleurs de La France insoumise, elle ne semble pas inquiéter outre mesure l'exécutif, qui ne croit pas à une mobilisation de masse dans le premier comme dans le deuxième cas.

Marie Bellan

::: POLITIQUE

LE FIGARO – 05/09/2017

11 Le juppéiste Maël de Calan candidat à la présidence des Républicains



Il est le sixième candidat à se lancer dans la bataille. L'ex-porte-parole d'Alain Juppé entend représenter un collectif de trentenaires et quadragénaires issus de toutes les sensibilités de la droite.

Ils sont désormais six à vouloir être candidat à [la présidence des Républicains](#). Après Laurence Sailliet, Daniel Fasquelle, Florence Portelli, [Laurent Wauquiez](#) et Julien Aubert, le juppéiste Maël de Calan s'apprête à son tour à se lancer dans la bataille. Comme Le Figaro l'annonçait dans son édition du jour, l'ex-porte-parole d'Alain Juppé pendant la primaire l'a officiellement annoncé ce mardi matin sur le plateau des «4 Vérités» de France 2. Pour que sa candidature ne soit pas perçue comme celle d'Alain Juppé en sous-main, la démarche se veut générationnelle et devrait être présentée comme celle d'un collectif de trentenaires et de quadragénaires dont les membres sont issus de toutes les sensibilités du parti.

Parmi eux, l'ancien conseiller de Nicolas Sarkozy et vice-président au groupe LR de Paris Jean-Baptiste de Froment ou le maire de Reims Arnaud Robinet. Mais aussi Othman Nasrou, président du groupe Les Républicains au conseil régional d'Ile-de-France, protégée de Valérie Pécresse et proche de François Fillon pendant la campagne, ou encore Jean Spiri, élu de Courbevoie et proche de Xavier Bertrand, etc.

«Exigence intellectuelle»

Si la décision était prise avant l'été de se lancer dans la compétition, beaucoup de ces élus travaillaient déjà ensemble dans le think-tank La boîte à idées qui avait obtenu 9,19 % des voix lors du vote des motions au sein de l'UMP en 2012. «Refonder Les Républicains sur un programme essentiellement identitaire et sécuritaire serait une faute politique», expliquaient-ils à l'époque sur leur plate-forme de présentation.

Aujourd'hui, ils entendent faire campagne en insistant sur la nécessité de «renouveler les pratiques politiques et les personnes» et de prôner «une droite sincère, crédible et équilibrée, pro-européenne, attachée à la libéralisation économique, aux valeurs, à l'histoire et à la culture de la France». En creux, il s'agit donc de s'opposer à la candidature de Laurent Wauquiez, dans laquelle ils ne se reconnaissent pas. «Une droite qui se referme idéologiquement ne peut pas gagner ni être efficace», juge Maël de Calan, qui prône l'alliance de la droite et du centre. «Avant de savoir si on est plus ou moins à droite, ce qu'anime ce collectif c'est de réfléchir, savoir ce qu'est la droite. Il y a une exigence intellectuelle», explique Jean-Baptiste de Froment.

Dès cette semaine, le collectif entend «se démultiplier» sur le terrain pour obtenir les 2 500 signatures de militants nécessaires à la validation de la candidature et faire signer les élus qui se sont déjà engagés oralement à les soutenir.

Ils ne seront néanmoins pas les seuls à solliciter les précieux parrainages. Déterminé à les obtenir, Julien Aubert, député du Vaucluse, cinquième à s'être porté candidat, organisera dimanche un grand pique-nique militant dans sa circonscription. «Je suis un gaulliste séguéniste, pro-Pasqua, eurosceptique», fait-il valoir en souhaitant «un vrai débat d'idées». Le candidat a déjà trouvé son slogan : «Prenons le parti de tout changer.»

[Déclarée le 30 août dans Le Figaro](#) , après les candidatures de Laurence Sailliet et Daniel Fasquelle, Florence Portelli enchaîne les campus militants, les médias et organise ses premiers déplacements: Sarthe, Bourgogne, Royan, Bordeaux, Londres... Les réseaux fillonistes regardent avec intérêt l'émergence de cette candidature, qu'ils entendent en majorité soutenir face à Laurent Wauquiez. L'ultra-favori de la compétition ne s'en émeut pas. «Il faut qu'il y ait du débat!», plaide-t-il confiant, accueillant les multiples candidatures par un «Tant mieux!»

[Marion Mourque](#)

12 Présidence LR - Maël de Calan : "Je suis candidat pour faire gagner la droite"



À 36 ans, le juppéiste Maël de Calan se lance dans la course à la présidence des Républicains.

EXCLUSIF. À 36 ans, ce fidèle d'Alain Juppé veut porter le flambeau du maire de Bordeaux. Et en découdre avec "la droite clivante" de Laurent Wauquiez.

Il restait jusque-là évasif, mais ne cachait pas en coulisse son envie de se jeter de l'arène face à [Laurent Wauquiez](#), [Daniel Fasquelle](#), Florence Portelli, Laurence Sailliet et Julien Aubert. Maël de Calan, protégé d'[Alain Juppé](#), se lance dans la course à la présidence des Républicains. Sa candidature, qui se veut générationnelle, a pour credo le renouvellement. C'est celle de « ceux qui veulent faire gagner la droite », assure-t-il dans un entretien exclusif au Point.fr.

Fidèle parmi les fidèles du maire de [Bordeaux](#), le conseiller départemental du Finistère entend bien faire entendre la voix du juppéisme [dans une famille politique qui s'entredéchire](#) depuis la campagne présidentielle. Un boulevard s'est ouvert depuis que d'autres poids lourds juppéistes ont choisi de nouveaux horizons, à l'image de [Virginie Calmels qui a rejoint Laurent Wauquiez](#). À 36 ans, et avec le soutien d'une quinzaine d'élus issus des rangs sarkozystes, fillonistes, lemaïristes ou encore copéistes, Maël de Calan veut porter l'étendard d'une droite modérée, façon Juppé, face à la droite de Wauquiez, qu'il juge « clivante ».

Le Point.fr : Votre candidature est-elle celle des juppéistes ?

Maël de Calan : Non, c'est une candidature portée par un collectif de nouveaux visages des Républicains, qui ont fait des choix différents à l'occasion de la primaire de la droite et du centre, mais qui se retrouvent sur deux points essentiels. D'abord, la volonté de transformer radicalement notre manière de faire de la politique en jetant aux orties la mauvaise foi, le cynisme et le sectarisme. Ensuite, la volonté de porter les couleurs d'une droite ouverte, équilibrée, qui refuse de voir notre grand parti se rabougrir sur une ligne de plus en plus contestataire, maximaliste et identitaire. Ce n'est pas la candidature des juppéistes, mais la candidature de ceux qui veulent faire gagner la droite. Je suis candidat pour faire gagner la droite !

Avez-vous reçu le soutien de votre mentor, Alain Juppé, dans votre démarche ?

Alain Juppé est un homme d'État dont la voix compte pour les Français. Et il en a assez que certains parlent à sa place ou cherchent à l'instrumentaliser. Je me suis toujours refusé à le faire, il parlera s'il le souhaite et quand il le voudra.

De quelle manière a-t-il pesé dans votre décision ? S'est-il mobilisé pour vous apporter des parrainages ?

Il encourage depuis longtemps la nouvelle génération à monter en première ligne, à prendre des risques pour défendre à la fois une conception de l'engagement fondée sur l'éthique, et les idées d'une droite ouverte. Il sait que la réponse à l'élection d'un président de 39 ans ne peut pas être le retour de la vieille garde. Et ses encouragements comptent beaucoup, car il faut une bonne dose de courage pour s'engager dans cette élection qu'on dit jouée d'avance, dans un parti profondément divisé.

Une autre juppéiste, [Virginie Calmels](#), a choisi de se rallier à Laurent Wauquiez. Comptez-vous sur son soutien ?

Cela faisait longtemps qu'elle discutait avec Laurent Wauquiez. Nous parlons souvent avec Virginie et je respecte son choix, mais nous avons une divergence de fond. Le rassemblement de la droite ne peut pas se faire avant d'avoir exposé clairement ce qui nous rassemble et ce qui nous sépare, sur le plan des idées mais aussi du comportement politique. Le rassemblement ne se fera pas en donnant à chacun une place dans l'organigramme, mais en élaborant une ligne politique dans laquelle toutes les sensibilités de la droite française pourront se reconnaître.

Si elle soutient Wauquiez plutôt que vous, les électeurs risquent de s'y perdre !

Je ne pense pas. Au-delà des individus, il y aura deux lignes très différentes qui seront défendues au Congrès. La ligne portée par Laurent, clivante et intransigeante sur la forme comme sur le fond, et celle que nous portons collectivement, qui est la ligne d'une droite ouverte et équilibrée. Une droite fière de ses valeurs, mais qui préfère le travail de fond aux slogans, et qui est la seule à pouvoir amener nos idées au pouvoir.

Chacun des candidats à la présidence des Républicains prétend incarner « la droite ». Qu'est-ce que « la droite » pour vous ?

C'est d'abord une droite fière de ses idées : une ambition européenne et mondiale pour la France qui nous vient du général de Gaulle ; la conviction que c'est la liberté qui permet le développement et que c'est le travail et l'effort qui permettent l'émancipation ; l'affirmation, enfin, que l'autorité est une valeur essentielle à la vie sociale, et que l'homme a besoin de racines pour s'épanouir. Mais c'est aussi une droite crédible, attachée à sa culture de gouvernement, qui ne veut pas se contenter de slogans faciles, mais proposer aux Français des solutions précises et efficaces pour résoudre leurs problèmes. Une droite qui parle un peu moins et qui en fait un peu plus. C'est enfin une droite qui donnerait envie aux électeurs de voter pour elle : en phase avec son temps, inflexible sur les questions éthiques, et qui vivrait la politique comme une lutte collective et désintéressée pour défendre de belles idées, et non comme une lutte personnelle et cynique pour prendre et conserver le pouvoir. Il y a du boulot !

Vous reprochez à Laurent Wauquiez d'être trop clivant, trop à droite. Mais certains reprochent aux juppéistes d'être trop libéraux et trop à gauche.

Ceux qui opposent une droite « vraiment à droite » à une droite modérée qui aurait peur de son ombre commettent une double erreur. Ils se trompent sur le fond. On peut être très ferme sur ses convictions sans être excessif sur tous les sujets. Sur les questions d'identité, par exemple, on peut dire que nos valeurs et notre culture ne sont pas négociables sans, pour autant, précipiter une confrontation avec nos compatriotes musulmans. Il ne faut pas tourner le dos à des millions d'électeurs qui se reconnaissent dans cette droite équilibrée que nous voulons porter. La droite a toujours eu plusieurs traditions, plusieurs sensibilités intellectuelles. Elles doivent toutes se respecter. Sinon, ce sera la fin de l'union des droites.

Juppéistes, wauquieristes, constructifs... Est-il vraiment possible de reconstruire une droite aussi déchirée ?

Bien sûr que c'est possible. L'équipe que nous constituons avec Jean-Baptiste de Froment ou Élise Vouvet, qui ont soutenu Nicolas Sarkozy, Othman Nasrou, proche de Valérie Pécresse et de François Fillon, ou encore Arnaud Robinet, le maire de Reims, montre qu'on peut appartenir à différentes sensibilités tout en travaillant ensemble. Mais cela implique du respect entre les membres de notre parti, valeur qui a été largement négligée ces dernières années. Cela suppose aussi de se mettre au travail et de regarder ce que vit la société française, comprendre où elle veut et où elle peut aller.

Les Républicains sont-ils « morts », comme le prétend [Thierry Solère](#) ?

Non, mais ils sont très malades. Ce qui nous fait tenir debout, c'est la cohérence de nos idées qui sont nécessaires à la France, et l'engagement désintéressé de nos milliers d'adhérents et d'élus. Ceux-là ne veulent pas se dissoudre dans l'extrême droite ou le centre gauche : ils veulent rester ce qu'ils sont.

Les constructifs peuvent-ils rester dans la famille politique ?

Ils appartiennent, bien sûr, à notre famille, car nous partageons les mêmes idées ! Ceux qui réclament des exclusions pour se faire applaudir veulent continuer l'œuvre de destruction des Républicains. Si l'UDI puis les constructifs sont nés, c'est parce qu'ils ne se reconnaissaient plus dans une droite de plus en plus fermée, qui s'oppose de manière pavlovienne. Nous avons plus de 300 députés à la création de l'UMP en 2002, ou après l'élection de Nicolas Sarkozy en 2007, quand la droite était ouverte. Puis nous sommes passés à 200 en 2012 et à 100 maintenant. Et certains voudraient encore faire baisser ce nombre ? C'est de la folie ! Si nous n'enrayons pas ce rétrécissement idéologique et politique, Les Républicains finiront à 4 dans une cabine téléphonique.

Comment la droite doit-elle se positionner face au gouvernement ? Dans une opposition frontale ? Plutôt de façon constructive ?

La droite doit simplement affirmer ses idées – dont s'inspire d'ailleurs le gouvernement, et c'est très bien – pour dire ce qui lui convient et, à l'inverse, ce qu'elle ferait différemment si elle était au pouvoir. Les Républicains sont dans l'opposition parce qu'ils ont perdu les élections et que notre programme n'est pas mis en œuvre avec toute sa force et sa cohérence. Mais cela ne doit pas nous conduire à refuser avec démagogie des mesures que nous défendons il y a encore quelques mois. Quand il y aura une alternance, les Français ne confieront pas la France à ceux qui auront été les plus vindicatifs – laissons ça aux extrêmes –, mais à ceux qui apparaîtront les plus crédibles.

Comment jugez-vous les débuts du quinquennat Macron ?

La seule chose qui compte, ce sont les politiques qui sont conduites. De ce point de vue, il y a des choses qui vont clairement dans le bon sens, comme les ordonnances « travail » qui vont soutenir la création d'emplois et que nous devons voter, et il y a des choses qui vont dans le mauvais sens en matière de fiscalité ou de réduction des crédits militaires. Mais il y a surtout des orientations majeures qu'on ne connaît pas encore. J'en cite une qui sera la mère de toutes les batailles sur le plan économique : la baisse de la dépense publique. Il n'y aura pas de croissance sans baisse des impôts et pas de baisse des impôts sans baisse des dépenses.

Et que pensez-vous du Premier ministre Édouard Philippe, juppéiste lui aussi ?

Édouard Philippe est un ami. Mais nous avons fait des choix différents. Il est le chef de la majorité et cherche à orienter la politique du gouvernement dans un sens favorable aux réformes. Je suis, pour ma part, dans l'opposition, car j'ai des points de désaccord majeurs avec Emmanuel Macron et que beaucoup de flou demeure sur les orientations du quinquennat.

Lui avez-vous fait part de votre choix d'être candidat ? Vous soutient-il ?

Évidemment, non. Nous avons une proximité intellectuelle, mais on ne peut pas être dans la majorité et dans l'opposition. Et réciproquement.

Propos recueillis par [Olivier Pérou](#)

INTERNATIONAL

LE FIGARO – 05/09/2017

13 Les Grecs espèrent beaucoup de la visite de Macron



Le président français sera à Athènes jeudi et vendredi, accompagné d'une délégation de grands patrons disposés à investir.

Depuis quelques jours, archéologues et autorités protocolaires se succèdent sur le Phnyx. Cette petite colline située en face de l'Acropole est célèbre dans le monde entier parce qu'en ce lieu Socrate, condamné à mort par les Athéniens, a bu la ciguë. C'est là aussi que des siècles plus tard, en 1959, André Malraux prononça son discours d'inauguration de l'illumination de l'Acropole. La vue du Parthénon est imprenable depuis ce site, et c'est justement là que s'est porté le choix d'Emmanuel Macron pour faire son allocution, aux côtés du premier ministre grec Alexis Tsipras.

Le président français et son épouse, Brigitte, seront en visite officielle à Athènes les 7 et 8 septembre, et les Grecs en espèrent beaucoup. Comme le résume à sa façon le très populaire auteur et metteur en scène Lakis Lazopoulos, «la France et les Français ont toujours [soutenu la Grèce](#) et ont été à nos côtés quand nous subissions cette attaque sans précédent de l'Europe et de ses partenaires. Il s'agissait d'une guerre budgétaire interne, parce qu'il existe des dirigeants "nord-coréens" ailleurs qu'en Corée du Nord.»

Au-delà des visites du rocher sacré, du musée de l'Acropole ou de l'Agora antique, la visite du couple présidentiel est déterminante pour Athènes. Même si elle tombe avant [les élections allemandes du 24 septembre](#), Athènes compte sur Paris pour plaider en faveur d'un allègement de la dette publique (180 % du PIB) auprès des intransigeants allemands.

Collaboration bilatérale

En outre, dans une ville quadrillée par quelque 2000 policiers, le président français ne voyagera pas seul. Il sera accompagné d'une dizaine de chefs d'entreprise, comme ceux de Total, Suez, EDF, Sanofi, Orpea, Bpifrance ou encore Engie. «Des fleurons de l'économie française. C'est un message que la France veut accompagner la Grèce sur le chemin de la croissance et la sortir de la misère», avance Nikos Vernicos, président parfaitement francophone de la Chambre internationale de commerce d'Athènes. Et de se réjouir que les PDG, «des décideurs», pas de simples représentants, font le voyage.

Il faut dire que la France garde, malgré la crise, un vif intérêt pour la Grèce, tant sur le plan politique qu'économique. En matière de collaboration bilatérale, Nicolas Dufourcq, directeur de Bpifrance, sera dans la délégation à la demande du gouvernement grec, qui souhaite se doter d'une banque publique d'investissement.

Privatisations

S'agissant des investissements, la France commence à revenir en Grèce, alors qu'il y a quelques années bon nombre de sociétés ont payé le prix fort pour quitter le pays, comme Carrefour, le Crédit agricole ou la Société générale. Dans le cadre du vaste programme de privatisations, la société marseillaise CMA CGM vient tout juste d'obtenir un bail emphytéotique pour le port de Thessalonique, dans le cadre d'un consortium avec l'Allemagne. Contrairement au port du Pirée, passé sous contrôle chinois, celui de la deuxième plus grande ville de Grèce reste donc européen.

Il y a là une importance stratégique particulière pour la France, qui voudrait freiner l'offensive de Pékin dans le sud de l'Europe.

D'autres entreprises, comme Suez et EDF, sont candidates à la reprise des compagnies des eaux et d'électricité du pays, Eydap, Eyath et DEI. Total, pour sa part, s'intéresse à l'exploration d'hydrocarbures en mer Ionienne ou au sud de la Crête. Tout cela suffira-t-il à Athènes pour atteindre l'objectif de 1,9 milliard d'euros de privatisations pour 2017? «Sans doute pas, mais cet intérêt adresse un message aux investisseurs internationaux sur une Grèce qui sort la tête de l'eau», répond Nikos Vernicos. «Depuis le 24 juillet dernier et la sortie réussie de la Grèce sur le marché obligataire, la communauté internationale ne nous regarde plus du même œil», confirme-t-il. Lors d'un déplacement récent dans une start-up grecque, Alexis Tsipras a affirmé qu'il ferait son possible pour décrocher des investissements. Reste à savoir si les créanciers du pays le laisseront agir librement.

Alexia Kefalas

LES ECHOS – 05/09/2017

14 Face à la Corée du Nord, la cacophonie des grandes puissances



L'ambassadrice des Etats-Unis à l'ONU Nikki Haley en discussion avec l'ambassadeur de Corée du Sud

à l'ONU Cho Tae-yul lors d'un conseil de sécurité le 4 septembre 2017.

A la grande satisfaction de Pyongyang, Donald Trump braque toutes les grandes capitales d'Asie du Nord et particulièrement son allié sud-coréen.

Moins de 24 heures après [l'annonce d'un sixième essai nucléaire nord-coréen](#), les services de renseignement de Séoul ont annoncé, lundi, qu'ils redoutaient de voir Pyongyang tirer, dans les tout prochains jours, un nouveau missile balistique intercontinental (ICBM) en direction, cette fois, de l'océan Pacifique. Les agents du "National Intelligence Service" ont indiqué que [Pyongyang pourrait tenter un coup d'éclat](#) autour du 9 septembre, date anniversaire de la fondation de la République populaire démocratique de Corée. « *Et il est possible que le Nord choisira de tirer son ICBM selon une trajectoire standard* », a confié un parlementaire à l'agence Yonhap, pointant ainsi la dangerosité potentielle du projectile qui pourrait encore survoler le Japon et retomber, cette fois, dans une zone maritime plus proche des côtes américaines.

Malgré cette nouvelle menace, les grandes nations de la région se sont montrées incapables, lundi, de mettre en scène une forme d'unité face aux provocations du régime de Kim Jong-un. Et d'importantes divisions sont apparues entre les Etats-Unis et les grandes capitales de la zone, qui ont des approches différentes du dossier nord-coréen.

Encore une fois, [Donald Trump a braqué ses alliés](#) sud-coréen et japonais en réaffirmant qu'une intervention militaire contre Pyongyang, et même un [recours](#) à la force nucléaire, pouvaient être

envisagés. Des options que refusent, pour l'instant, Séoul et Tokyo qui savent que des représailles nord-coréennes feraient des milliers de morts sur leurs territoires.

Séoul doute de Washington

Les vives critiques publiques du président des Etats-Unis sur la stratégie « d'apaisement » tentée par le président sud-coréen Moon Jae-in à l'égard du régime nord-coréen ainsi que ses menaces de remise en cause du traité de libre-échange américano-coréen ont jeté, lundi, un froid à Séoul, qui en vient à douter de la solidité de son alliance avec Washington. Il aura fallu attendre plus de 36 heures après l'essai nord-coréen pour que les deux présidents acceptent de se parler au téléphone tard lundi soir.

S'il a braqué Séoul à la grande satisfaction de Pyongyang, le président des Etats-Unis a aussi profondément agacé Pékin, ces dernières heures, en agitant une éventuelle rupture des liens économiques avec tous les pays ayant encore des liens commerciaux avec la Corée du Nord. Un projet chimérique, qui visait bien entendu la Chine, soupçonnée de capter plus de 90% du commerce extérieur nord-coréen.

La Suisse a proposé ses services pour une médiation. Faute de stratégie concertée, les grandes nations ne peuvent que tenter de s'entendre au moins à l'Onu sur une série de nouvelles sanctions contre Pyongyang. Les diplomates évoqueraient une restriction des livraisons de pétrole à la nation ermite, une interdiction de vol à l'étranger de la compagnie aérienne Koryo, contrôlée par le régime, un embargo sur les exportations de textile du pays ou encore une restriction des envois de travailleurs nord-coréens à l'étranger. Autant de punitions qui ne feront pas plier Kim Jong-un.

Yann ROUSSEAU

Vous souhaitant une bonne journée.

Bien à vous,

Elena NATALITCH

Chargée de Communication

251, bd Pereire - 75852 PARIS Cedex 17

Tél. : 01 40 55 12 43

Fax : 01 40 55 12 40

elena.natalitch@medef-idf.fr

www.medef-idf.fr

<https://www.facebook.com/medef.idf>



Mouvement des Entreprises de France
MEDEF Ile-de-France

